

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 992 400 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
12.04.2000 Patentblatt 2000/15

(51) Int Cl.7: B60R 16/02

(21) Anmeldenummer: 99116811.3

(22) Anmeldetag: 01.09.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:
• Dierker, Uwe, Dipl.-Ing.
38550 Isenbüttel (DE)
• Michels, Karsten, Dipl.-Ing.
38165 Lehre (DE)

(30) Priorität: 28.09.1998 DE 19844512

(74) Vertreter: Effert, Bressel und Kollegen
Radickestrasse 48
12489 Berlin (DE)

(71) Anmelder: Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)

(54) Verfahren und Steuereinrichtung zur Reduzierung der Bordnetzbelastung eines Kraftfahrzeugs

(57) Es wird ein Verfahren und eine Steuereinrichtung zur Reduzierung der Bordnetzbelastung eines Kraftfahrzeugs vorgeschlagen, wobei in Abhängigkeit von der aktuellen Betriebssituation des Kraftfahrzeugs und unter Berücksichtigung des Bordnetzzustands eine Abschaltung der elektrischen Verbraucher (L_1 bis L_n) erfolgt. Den elektrischen Verbrauchern sind zu unter-

schiedlichen Betriebssituationen unterschiedliche Abschaltprioritäten zugeordnet, wobei die Abschaltprioritäten in einem Speicher (M) abgelegt sein können. Zur Erfassung der aktuellen Betriebssituation erhält das Steuergerät (P) insbesondere Datensignale (D), die Informationen über die Wetterlage und über weitere die Betriebssituation des Kraftfahrzeugs charakterisierende Zusammenhänge enthalten.

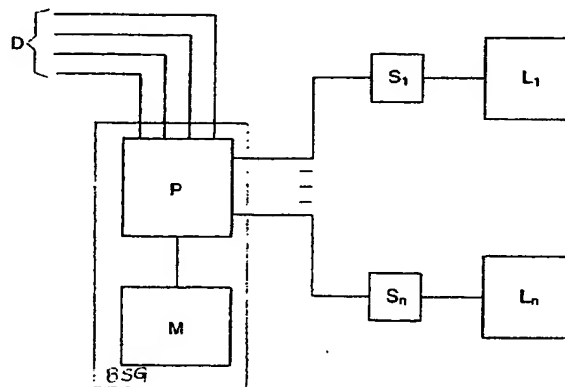


FIG. 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Reduzierung der Bordnetzbelastung eines Kraftfahrzeugs gemäß Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie eine Steuereinrichtung zur Durchführung des Verfahrens.

[0002] Es ist allgemein bekannt, zur Entlastung der Fahrzeugbatterie in kritischen Bordnetzsituationen eine Entlastung des Bordnetzes vorzunehmen, in dem eine Reduzierung der elektrischen Verbraucherlast vorgenommen wird.

[0003] Aus der DE 44 22 329 A1 ist ein Verfahren zum Betreiben eines elektrischen Fahrzeugbordnetzes bekannt, das den Ladezustand der Fahrzeugbatterie und den jeweiligen Wirkungsgrad des Generators berücksichtigt. Wird ein kritischer Bordnetzzustand festgestellt, werden einzelne Verbraucher abgeschaltet oder mit einer geringeren Energiezufuhr betrieben. So kann beispielsweise die elektrische Heizung eines Fahrzeugsitzes vorübergehend abgeschaltet oder nur noch im Impulsbetrieb betrieben werden. Dabei ist vorgesehen, daß den elektrischen Verbrauchern Prioritätsstufen zugeordnet sind, die eine Rangfolge der Abschaltung im Falle eines kritischen Bordnetzzustands angeben.

[0004] Aus der DE 39 36 638 C1 und der EP 0 487 927 B1 sind ebenfalls entsprechende Verfahren zur Sicherung der elektrischen Energieversorgung in einem Kraftfahrzeug bekannt, die im Falle eines schlechten Ladungszustandes der Fahrzeugbatterie eine Abschaltung von nicht notwendigen elektrischen Verbrauchern vorsehen.

[0005] Die bekannten Verfahren ordnen jedem elektrischen Verbraucher eine feste Abschaltpriorität zu, was im Hinblick auf unterschiedliche Betriebssituationen des Kraftfahrzeugs nachteilig sein kann.

[0006] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur Reduzierung der Bordnetzbelastung eines Kraftfahrzeugs zu schaffen, mit dem eine möglichst geringe Batteriebelastung erzielbar ist.

[0007] Die Lösung dieser Aufgabe erhält man mit dem in Anspruch 1 angegebenen Merkmalen. Es wird die jeweilige aktuelle Betriebssituation des Kraftfahrzeugs erfaßt, so daß elektrische Verbraucher im Falle eines kritischen Bordnetzzustandes in Abhängigkeit von der Betriebssituation abgeschaltet werden können. Die elektrischen Verbraucher erhalten zu diesem Zweck betriebssituationsabhängige Abschaltprioritäten. Wird bei kritischem Bordnetzzustand beispielsweise die Sitzheizung eingeschaltet, obgleich eine Betriebssituation mit hohen Innenraumtemperaturen vorliegt, so kann entsprechend dem erfindungsgemäßen Verfahren der Sitzheizung eine hohe Abschaltpriorität zugeordnet werden und sofort eine Abschaltung der Sitzheizung erfolgen. Für die Insassen des Kraftfahrzeugs kann aufgrund der hohen Innenraumtemperatur davon ausgegangen werden, daß die abgeschaltete Sitzheizung nicht oder allenfalls als sehr geringe Komforteinbuße festgestellt wird. Würde dagegen eine sehr niedrige Innenraumtem-

peratur vorliegen, so könnte in dieser Betriebssituation der Sitzheizung eine geringere Abschaltpriorität zugeordnet werden.

[0008] Die Zuordnung von Abschaltprioritäten in Abhängigkeit von der jeweiligen Betriebssituation des Kraftfahrzeugs hat den Vorteil, daß in optimaler Weise eine Verbesserung der Bordnetzsituation geschaffen werden kann, wobei für die Fahrzeuginsassen entstehende Komforteinbußen ebenfalls situationsabhängig möglichst gering gehalten werden können. Bei der Zuordnung der Abschaltprioritäten werden aber nicht in erster Linie Komfortkriterien berücksichtigt, sondern sicherheitsrelevante Kriterien, die ebenfalls von den Betriebssituation des Kraftfahrzeugs höher oder niedriger einzustufen sind.

[0009] Zur Beurteilung der jeweils aktuellen Betriebssituation können Umgebungsinformationen und/oder Fahrzeugbetriebsinformationen ausgewertet werden. Als Umgebungsinformationen können dabei insbesondere die Außentemperatur und die Luftfeuchtigkeit berücksichtigt werden, während als Fahrzeugbetriebsinformationen beispielsweise die Fahrtrichtung und die Fahrgeschwindigkeit maßgeblich sein können.

[0010] Besonders vorteilhaft ist es, wenn den elektrischen Verbrauchern für jede mögliche Betriebssituation jeweils eine entsprechende Abschaltpriorität zugeordnet wird, da auf diese Weise eine optimale Anpassung der Verbraucherabschaltung an die unterschiedlichen Betriebssituationen erfolgen kann. Es können also einem einzelnen elektrischen Verbraucher mehrere Abschaltprioritäten für eine entsprechende Anzahl unterschiedlicher Betriebssituationen zugeordnet werden. Die Abschaltprioritäten können in einem Speicher zu den unterschiedlichen Betriebssituationen abgespeichert sein, so daß bei Vorliegen einer bestimmten Betriebssituation die entsprechende zugeordnete Abschaltpriorität aus dem Speicher abrufbar ist. Diese Abschaltprioritäten können sicherheitsrelevante und/oder komfortrelevante Kriterien berücksichtigen, wobei als komfortrelevantes Kriterium die Wahrnehmbarkeit der Funktion eines elektrischen Verbrauchers berücksichtigt werden kann.

[0011] Der Erfindung liegt weiterhin die Aufgabe zugrunde, eine Steuereinrichtung zur Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens zu schaffen.

[0012] Die Lösung dieser Aufgabe erhält man mit den im Anspruch 8 aufgeführten Merkmalen. Die Steuereinrichtung umfaßt ein Steuergerät, dem Datensignale über die aktuelle Betriebssituation des Kraftfahrzeugs und über den Bordnetzzustand zugeführt werden. In Abhängigkeit von den Datensignalen leitet das Steuergerät individuelle Abschaltprioritäten für unterschiedliche elektrische Verbraucher ab und steuert bei einem kritischen Bordnetzzustand Schaltelemente zur Abschaltung der elektrischen Verbraucher gemäß den zugehörigen Abschaltprioritäten an. Die elektrischen Verbraucher können entsprechend den jeweiligen Abschaltprioritäten vollständig abgeschaltet oder im Teillastbetrieb be-

trieben werden. Ist der Bordnetzzustand nicht sehr kritisch, können auch entsprechend den Abschaltprioritäten die elektrischen Verbraucher mit geringer Abschaltpriorität weiterbetrieben werden, während nur die elektrischen Verbraucher mit hoher Abschaltpriorität vorübergehend abgeschaltet werden.

[0013] Anhand eines in der Zeichnung dargestellten Blockschaltbilds einer erfindungsgemäßen Steuereinrichtung wird die Erfindung nachfolgend näher erläutert.

[0014] Die Steuereinrichtung umfaßt ein Steuergerät P, welches als Mikroprozessor ausgebildet sein kann, sowie Schaltmittel S_1 bis S_n , über die das Steuergerät P elektrische Verbraucher L_1 bis L_n ein- und ausschalten kann. Das Steuergerät P ist außerdem mit einem Speicher M verbunden und vorzugsweise im Bordnetzsteuergerät integriert. Über Datenleitungen D ist das Steuergerät P direkt oder indirekt mit hier nicht dargestellten Sensoren oder anderen Einrichtungen verbunden, die Datensignale mit Informationen über die aktuelle Betriebssituation und/oder den Bordnetzzustand des Fahrzeugs an das Steuergerät P senden.

[0015] Über die Datenleitungen D kann das Steuergerät P Informationen über die Wetterlage, über Innenraumtemperaturen und beispielsweise über die Sitztemperatur eines Fahrzeugsitzes erhalten. Von dem Bordnetzsteuergerät BSG können dem Steuergerät Informationen über den Bordnetzzustand, über die Fahrgeschwindigkeit und beispielsweise über den Belastungsgrad des im Fahrzeug vorhandenen Generators zugeführt werden.

[0016] Im Speicher M können für den jeweiligen Fahrzeugtyp zu einer Vielzahl von möglichen Betriebssituationen zu jedem abschaltbaren elektrischen Verbraucher L_1 bis L_n unterschiedliche Abschaltprioritäten zugeordnet sein, so daß das Steuergerät P aus dem Speicher M zu jeder aktuellen Betriebssituation unter Berücksichtigung des jeweiligen Bordnetzzustandes die für diese Situation optimalen Abschaltprioritäten für die elektrischen Verbraucher L_1 bis L_n erhalten kann.

[0017] Ob ein elektrischer Verbraucher im Falle eines kritischen Bordnetzzustands ganz oder teilweise abgeschaltet wird, kann auch davon abhängig gemacht werden, ob ein mehr oder weniger kritischer Bordnetzzustand vorliegt. Das Steuergerät P wird im Falle eines als wenig kritisch eingestuften Bordnetzzustand nur die elektrischen Verbraucher abschalten, denen für die aktuelle Betriebssituation eine sehr hohe Abschaltpriorität zugeordnet ist.

[0018] Bei den elektrischen Verbrauchern L_1 bis L_n kann es sich beispielsweise um die Heckscheibenheizung, die Frontscheibenheizung, die Sitzheizung, die Innenraumbeleuchtung und um eine elektrische Innenraumheizung handeln. Elektrische Verbraucher, deren Funktion für die Sicherheit des Fahrzeugbetriebs absolut erforderlich sind, werden auch bei kritischem Bordnetzzustand nicht abgeschaltet.

BEZUGSZEICHENLISTE

[0019]

5	P	Steuergerät
	D	Datenleitungen
	M	Speicher
	BSG	Bordnetzsteuergerät
	L_1 bis L_n	elektrische Verbraucher
10	S_1 bis S_n	Schaltmittel

Patentansprüche

- 15 1. Verfahren zur Reduzierung der Bordnetzbelastung eines Kraftfahrzeugs, wobei im Falle eines kritischen Bordnetzzustands einzelne elektrische Verbraucher unter Berücksichtigung von den Verbrauchern zugeordneten Abschaltprioritäten abgeschaltet oder mit reduzierter Energie versorgt werden, **dadurch gekennzeichnet**, daß eine Beurteilung der jeweils aktuellen Betriebssituation erfolgt, und daß den elektrischen Verbrauchern (L_1 bis L_n) von der Betriebssituation abhängige Abschaltprioritäten zugeordnet werden.
- 20 2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß zur Beurteilung der jeweils aktuellen Betriebssituation Umgebungsinformationen und/oder Fahrzeugbetriebsinformationen ausgewertet werden.
- 25 3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß zu jeder möglichen Betriebssituation für jeden abschaltbaren elektrischen Verbraucher (L_1 bis L_n) eine bestimmte Abschaltpriorität vorgesehen ist.
- 30 4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß für die Abschaltprioritäten sicherheitsrelevante und/oder komfortrelevante Kriterien berücksichtigt werden.
- 35 5. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß als komfortrelevantes Kriterium die Wahrnehmbarkeit der Funktion eines elektrischen Verbrauchers berücksichtigt wird.
- 40 6. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß bei hohen Innenraum- und/oder Umgebungstemperaturen die Wahrnehmbarkeit einer elektrischen Sitzheizung als gering eingestuft wird und diesem elektrischen Verbraucher eine hohe Abschaltpriorität zugeordnet wird, während bei sehr niedrigen Innenraum- und/oder Umgebungstemperaturen die Wahrnehmbarkeit der elektrischen Sitzheizung als hoch eingestuft wird und dieser eine niedrige Abschaltpriorität zugeordnet wird.
- 45
- 50
- 55

7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Wettersituation erfaßt wird und als Heizelemente ausgebildete elektrische Verbraucher in Abhängigkeit von der momentanen Wettersituation Abschaltprioritäten zugeordnet bekommen. 5
8. Steuereinrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der vorhergehenden Ansprüche, die ein Steuergerät (P) zur Berücksichtigung des Bordnetzzustands und vom Steuergerät (P) steuerbare Schaltmittel (S_1 bis S_n) zum Ein- und Ausschalten der elektrischen Verbraucher (L_1 bis L_n) umfaßt, wobei das Steuergerät (P) Informationen über den aktuellen Bordnetzzustand erhält, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Steuergerät (P) Datensignale über die aktuelle Betriebssituation erhält und in Abhängigkeit von diesen Datensignalen individuelle Abschaltprioritäten für unterschiedliche elektrische Verbraucher (L_1 bis L_n) ableitet und entsprechend den Abschaltprioritäten bei einem kritischen Bordnetzzustand die Schaltmittel (S_1 bis S_n) zur Abschaltung der elektrischen Verbraucher (L_1 bis L_n) ansteuert. 10 15 20 25
9. Steuereinrichtung nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß in einem Speicher (M) für jeden abschaltbaren elektrischen Verbraucher (L_1 bis L_n) zu unterschiedlichen Betriebssituationen gehörende Abschaltprioritäten abgelegt sind, die das Steuergerät (P) bei kritischem Bordnetzzustand abrufen und zur Bestimmung der Abschaltfolge und/oder Abschaltdauer auswertet. 30 35 40 45 50 55

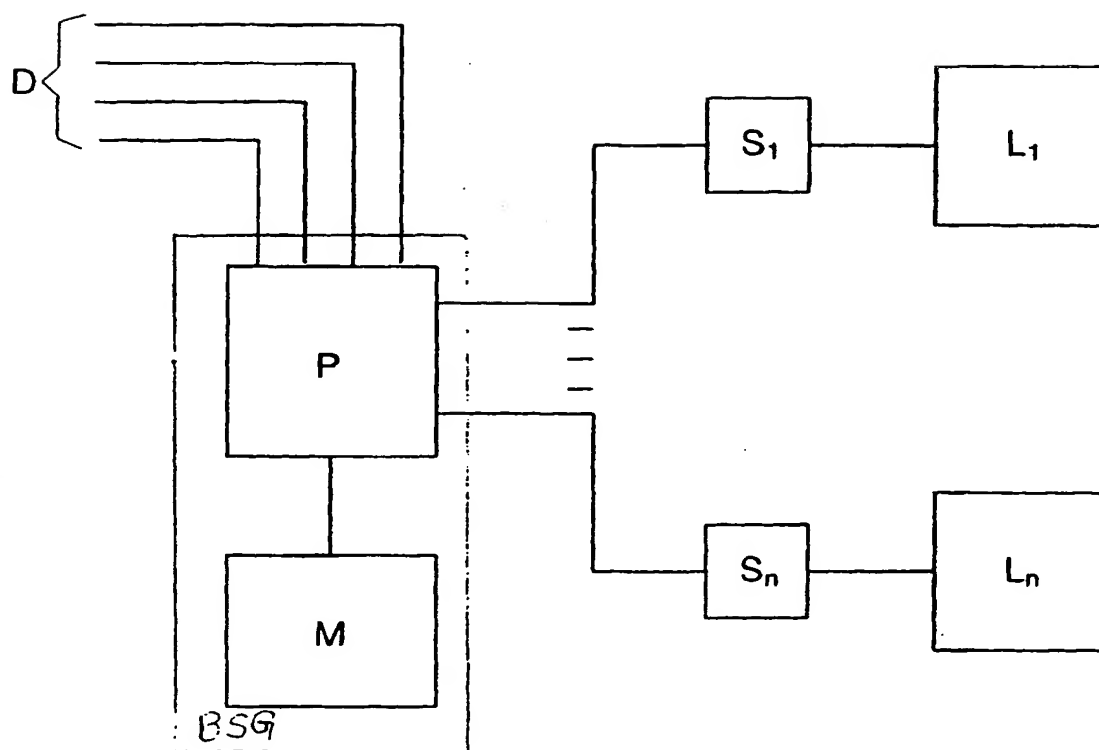
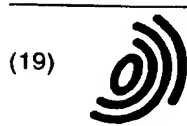


FIG. 1



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 0 992 400 A3**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
09.04.2003 Patentblatt 2003/15

(51) Int Cl.7: **B60R 16/02, H02J 1/14**

(43) Veröffentlichungstag A2:
12.04.2000 Patentblatt 2000/15

(21) Anmeldenummer: 99116811.3

(22) Anmeldetag: 01.09.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:
• **Dierker, Uwe, Dipl.-Ing.**
38550 Isenbüttel (DE)
• **Michels, Karsten, Dipl.-Ing.**
38165 Lehre (DE)

(30) Priorität: 28.09.1998 DE 19844512

(74) Vertreter: **Effert, Bressel und Kollegen**
Radickestrasse 48
12489 Berlin (DE)

(71) Anmelder: **Volkswagen Aktiengesellschaft**
38436 Wolfsburg (DE)

(54) **Verfahren und Steuereinrichtung zur Reduzierung der Bordnetzbelastung eines Kraftfahrzeugs**

(57) Es wird ein Verfahren und eine Steuereinrichtung zur Reduzierung der Bordnetzbelastung eines Kraftfahrzeugs vorgeschlagen, wobei in Abhängigkeit von der aktuellen Betriebssituation des Kraftfahrzeugs und unter Berücksichtigung des Bordnetzzustands eine Abschaltung der elektrischen Verbraucher (L_1 bis L_n) erfolgt. Den elektrischen Verbrauchern sind zu unter-

schiedlichen Betriebssituationen unterschiedliche Abschaltprioritäten zugeordnet, wobei die Abschaltprioritäten in einem Speicher (M) abgelegt sein können. Zur Erfassung der aktuellen Betriebssituation erhält das Steuergerät (P) insbesondere Datensignale (D), die Informationen über die Wetterlage und über weitere die Betriebssituation des Kraftfahrzeugs charakterisierende Zusammenhänge enthalten.

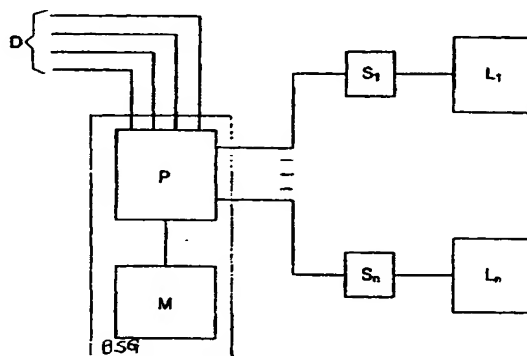


FIG. 1



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 99 11 6811

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	EP 0 601 300 A (VOLKSWAGENWERK AG) 15. Juni 1994 (1994-06-15)	1-5,7-9	B60R16/02 H02J1/14
A	* Spalte 1, Zeile 22 - Spalte 2, Zeile 8; Abbildungen *	6	
A	US 5 426 589 A (KIMURA KENICHIRO ET AL) 20. Juni 1995 (1995-06-20) * Spalte 2, Zeile 15 - Spalte 4, Zeile 2; Abbildungen *	1,8	
D,A	DE 44 22 329 A (VOLKSWAGENWERK AG) 19. Januar 1995 (1995-01-19) * Seite 2, Zeile 44 - Seite 3, Zeile 34; Abbildungen *	1,8	
D,A	DE 39 36 638 C (MERCEDES-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT) 14. März 1991 (1991-03-14) * Seite 2, Zeile 22 - Zeile 59; Abbildungen *	1,8	
D,A	EP 0 487 927 A (BOSCH GMBH ROBERT) 3. Juni 1992 (1992-06-03) * Spalte 1, Zeile 40 - Spalte 2, Zeile 11; Abbildungen *	1,8	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) B60R H02J
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 13. Februar 2003	Prüfer Daehnhardt, A
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1503 03 E2 (24.06.01)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 99 11 6811

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

13-02-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 0601300	A	15-06-1994	DE	59301167 D1	25-01-1996
			EP	0601300 A1	15-06-1994
			ES	2081171 T3	16-02-1996
US 5426589	A	20-06-1995	JP	5083805 A	02-04-1993
DE 4422329	A	19-01-1995	DE	4422329 A1	19-01-1995
DE 3936638	C	14-03-1991	DE	3936638 C1	14-03-1991
EP 0487927	A	03-06-1992	DE	4038225 A1	04-06-1992
			DE	59107791 D1	13-06-1996
			EP	0487927 A2	03-06-1992
			JP	4271236 A	28-09-1992
			US	5280232 A	18-01-1994

PROFORM P0481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☒ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.